

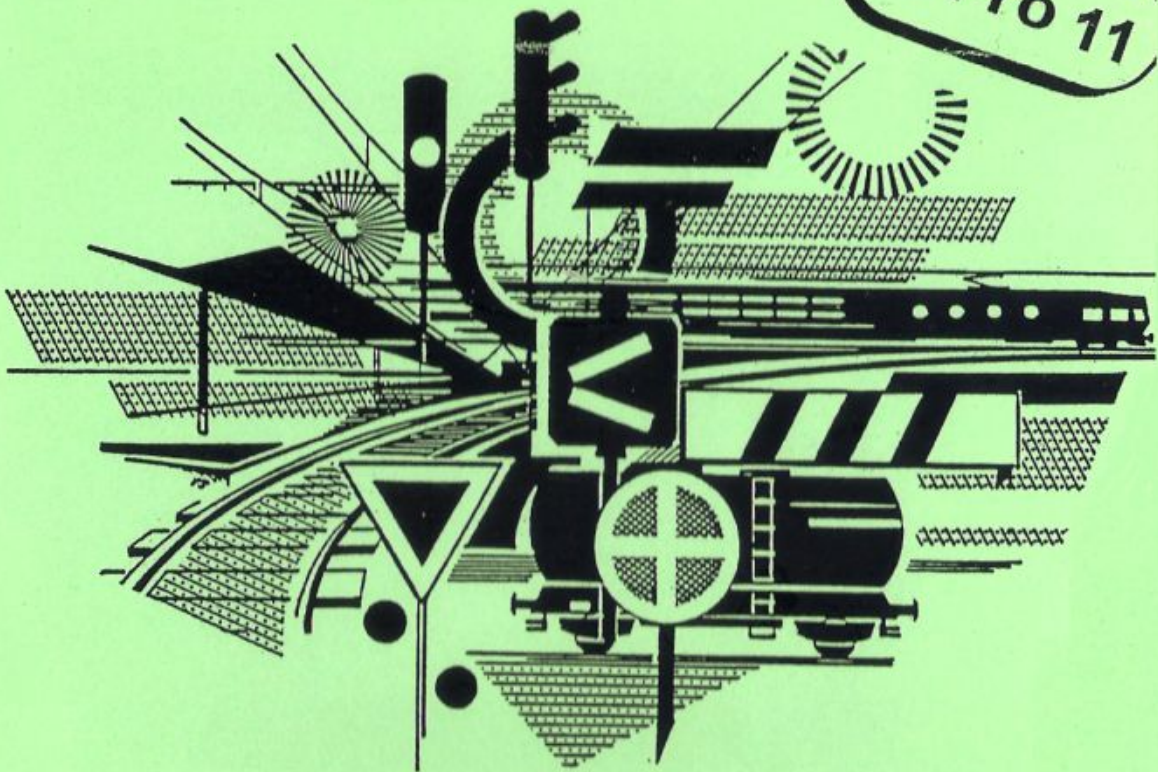


FERVOJFAKAJ KAJEROJ

Neregula informilo pri fakaj fervojaj aferoj.

ISSN 1602-3730

N-ro 11



Eldonas: Internacia Fervojista Esperanto - Federacio

Kalkuloj pri la socialekonomika efikeco de pasaĝertransporto laŭ merkataj segmentoj

Rumjana Koleva (BG)

Kiril Prodanov (BG)

Aĥmed Saliev (BG)

La transporto - pli konkrete la fervoja - en Bulgario dum la lastaj jaroj evoluis sub komplikaj socialekonomikaj kondiĉoj. La ŝanĝoj en la leĝodona, ekonomia, teknologia kaj socia sferoj influas multflanke la proceson de la transportmerkata formado.

La merkata parto de fervoja transporto grandparte difinas sin laŭ la nefavora influo de kelkaj faktoroj:

- malgrandigita konsumado,
- negativaj demografiaj procesoj,
- forta konkurenco flanke de aŭtobustransporto,
- manko de veturiloj.

Dum la jaro 2001 enlande estis transportataj 41 817 mil pasaĝeroj, kaj traveturataj 2989 milionoj da kilometroj. La averaĝa transportdistanco estis 71,5 km. La specigo de veturintoj:

- per eksprestrajnoj 4 %,
 - per rapidtrajnoj 24 % kaj
 - per ceteraj trajnoj 72 %
- de la tuta nombro.

La traveturitaj distancoj estis

- per eksprestrajnoj 10 %,
- per rapidtrajnoj 56 % kaj
- per ceteraj trajnoj 34 %.

La enspezoj en la kategorioj:

- de eksprestrajnoj 11,5 %,
 - de rapidtrajnoj 50,5 % kaj
 - de ceteraj trajnoj 38 %
- de la tuta sumo 61 521 744 levoj.

La tendenco montras malgrandiĝon de ĉiuj donitaĵoj kompare kun la jaro 2000:

- la eksprestrajnoj veturigis je 19,09 % malpli da pasaĝeroj tra je 21,66 % malpli da kilometroj,
- la rapidtrajnoj je 14,05 % malpli da pasaĝeroj tra je 12,77 % malpli da kilometroj, kaj
- la ceteraj trajnoj je 14,91 % malpli da pasaĝeroj tra je 11,69 % malpli da kilometroj

kompare kun la jaro 2000.

La regiona kaj urba fervojtransportoj plenumas ankaŭ socialajn funkciojn, transportante certajn kategoriojn de la popolo por malpli altaj prezoj. Pro tio ĝi ricevas de la ŝtato kompensojn por tielnomata "plenumo de socitransportaj priservoj".

La devo pri tiuj priservoj rilatas al:

- interloĝlokaj transportoj,
- apudurbaj kaj enurbaj transportoj kaj
- regionaj transportoj.

La devoj por efektiviĝo de sociaj transportpriservoj inkluzivas:

1. "Devo de ekspluatado". - Ĉi elemento postulas alprenon de ĉiuspecaj zorgoj pri fervojaj veturiloj kaj instalaĵoj, inkluzive de aldonaj servoj sekurigantaj la nivelon de transportaj priservoj.
2. "Devo pri transportado". - Ĉi elemento koncernas la transportadon de pasaĝeroj kaj varoj laŭ difinitaj prezoj kaj kondiĉoj.
3. "Tarifa devo". - Ĝi devigas la transportentreprenon uzi prezojn, kiuj ne respondas al ĝia intereso, sed estas fiksitaj de kompetentaj ŝtatorganoj.

Oni antaŭvidas por la jaro 2002 al BDĴ disponigi 70 milionojn da levoj kiel subvenciojn pro la perdoj en socialaj transportoj.

Laŭ speciala tarifo BDĴ veturigas senkoste infanojn ĝis 7-jarajn, kaj kun 50 %-a rabato lernantojn 7- ĝis 10-jarajn, studentojn, pensulojn, invalidojn kaj familianojn riĉajn je infanoj ĝis 18-jaraj.

Laŭ dekreto N 311 el 2001-12-28 la subvencio kovras la diferencon inter la normala tarifo kaj la rabatita.

La ŝtato kovras per subvencioj la socialan transportadon sub la kondiĉoj de merkata ekonomiko.

Variant-organizado ĉe transporto de pasaĝeroj kadre de la urbo Sofio en 2002

Modela itinero: "Slatina" – "Liulin" (mikroparto 10)

Simeon Ananiev Ananiev (BG)

La prilaborado de tia multvarianta itinero estas tre respondeca kaj praktike grava tasko pro tio, ke ĝi koncentriĝas sur unu parto de loĝantara ĉiutageco en la ĉefurbo. Krome ekzistas multnombraj ebloj por trairi tiun distancon.

Ĝis kiam konstateblas la tema problemo, la projektota itinero devos trairi multe da loĝkvartaloj kaj zonoj de interĉefa spaco, samtempe konfliktoj kaj kontaktoj kun ĉiaspecaj aliaj itineroj, mallarĝaj lokoj en la strata trafiko kaj centraj interurbaj vojoj. Estas videble, ke la plej rapida eblo por la moviĝado de aŭtomobilo, aŭtobuso aŭ mikrobuso, la rapidon ebliganta urba ĉefvojo Carigradsko ŝose (bedaŭrinde ununura en Sofio), restas flanke de la penslinio de "Slatina" ĝis "Liulin", kaj apenaŭ trovos aplikon en ĉi-subaj variantoj. Konklude restas relative multe pli ekvivalentaj itineroj.

Specoj de la uzataj trafikiloj:

- individuaj aŭtoj,
- itinertaksioj,
- taksioj kun taksimetro,
- trafikiloj de la publika urba transporto:
 - aŭtobusoj,
 - trolebusoj,
 - tramoj,
 - metroo,
- vagonaroj de interurba trafiko,
- bicikloj.

Sciante la realajn eblojn por translokiĝado kaj proponitajn servojn, ni ne traktos la ekstravagancajn kaj nepopularajn transportservojn, kiel fare de ŝoforo, luita aŭto, helikoptero,

piedirado kaj similaj.

Tre facile estas decidi, kiajn kombinaĵojn de trafikiloj oni povas uzi, sed antaŭ tio estas konvene pripensi la avantaĝojn kaj malavantaĝojn de ili:

1. Avantaĝoj
 - rapido: individuaj aŭtoj kaj ĉiuj taksioj,
 - komforto: individuaj aŭtoj kaj taksioj kun taksimetro,
 - malalta prezo: trafikiloj de la kompanio por la urba transporto, vagonaroj kaj bicikla translokiĝado,
 - sekureco: metroo.
2. Malavantaĝoj
 - relative malgranda rapido: trafikiloj de la kompanio por la urba transporto,
 - neegala forteco: trafikiloj de la kompanio por la urba transporto,
 - alta prezo: taksioj kun taksimetro,
 - elspezoj por bonteno kaj riskoj: individuaj aŭtoj.
3. Realigebla transporto
 - transporto per unu trafikilo,
 - transporto per kombinado, do per pli ol unu trafikilo.
4. Analizo de variant-ebloj por translokiĝado

Ĉe la elekto de variantoj por translokiĝado oni konsideru ne nur proponitajn firmaojn, privatajn taksio-entreprenojn kaj ŝoforojn, sed inkludu ankaŭ proprajn bezonojn, eblojn kaj preferojn de la veturanto. Ĉiu homo mem decidas, kiel, kien kaj je kiu prezo li veturos. Tio necesigas pli karakterizan kaj komparan analizon.

Kian specon de transporto kaj kian skemon pri translokiĝado oni devas elekti? Plej mallongdaŭraj kaj plej oportunaj transportoj estas kompreneble plej altpezaj. Publika urba transporto, rezulte el sia sociala funkcio, estas malaltpeza kaj malrapida. Itinertaksioj, rezulte el sia kreskinta uzado, progresive plialtigis sian transportprezon. Ĉe individuaj aŭtoj ekzistas ĝis nun ne sufiĉe rimarkitaj malfacilaĵoj: parklokoj, danĝero de ŝtelo, bezono de bontonado, asekurado, purigado ktp. Ĉe bezono de mallongaj translokiĝadoj estas preferinda la biciklo.

Kvalito de la pasaĝerservoj ĉe fervoja transporto

Aĥmed Saliev (BG)

En la klaŭzoj de nuntempa merkato la kvalito estas baza faktoro, ĉu produkto aŭ servo estos aĉetataj aŭ uzataj.

La kvalito de pasaĝerservoj reale difiniĝas de klientoj, la pasaĝeroj. Ili atestas pri la kvalito de ia transportspeco per sia prefero al tiu transporto, kaj per sia preteco pagi por ĝia uzado. Pro tio, kiam oni devas kvalifiki la kvaliton de transportaj servoj, necesas esplori kaj analizi la postulojn al tiuj kvalitoj.

Manaĝero-administranto de fervoja pasaĝertransporto devas esplori kaj evoluigi la bazajn kvalitojn de tiu transportspeco:

- altgradan vivosekurecon de pasaĝeroj,
- altgradan solidecon ekde la ekveturo ĝis la fina punkto, ĝuste laŭ horaro,
- malgrandan dependecon je atmosferaj kapricoj (ventego, pluvo, neĝo, glacio kaj aliaj),
- malmulte da malpurigo de la ĉirkaŭa medio - preskaŭ nenia ĉe la elektra fervojtransporto,
- altan transportkapablon,
- malaltan veturprezon je plej multaj okazoj.

Nuntempe ĉe la fervojtransporto ekzistas negativaĵoj, kiujn oni devas forigi:

- malbona kvalito de transportoservo, malpureco en vagonoj, laŭta bruo en malnovaj vagonoj,
- longigata veturtempo je multaj okazoj.

Multaj fervojaj stacioj situas malproksime de urbocentroj. Por trapasi centrajn vivoplenajn stratojn pasaĝero aldone perdas tempon. Tiuj faktoj estas malutilaj por pasaĝeroj. Aŭtobusaj stacioj ofte lokiĝas ĉe la centroj de grandaj kaj malgrandaj urboj.

La unua postulo al la nuntempa transportado de pasaĝeroj estas mallongigi la translokiĝan tempon ekde la komenca ĝis la fina punkto. Por grandaj distancoj estas grava faktoro la pligrandigo de rapido. Same gravan signifon havas la mallongigo de restadtempo de trajnoj en stacioj. Por ĉiuj pasaĝeroj vojaĝantaj aŭ je mallongaj aŭ je longaj distancoj, havas grandan signifon la plifaciligado kaj la plirapidigo de ilia priservado en la

komenca punkto, nome la anticipa biletvendado por rezervendaj sidlokoj, aĉetado de fervoĵkartoj por multnombraj veturoj laŭ la veturnombro aŭ laŭ la difinita periodo.

La dua postulo estas plibonigo de pureco kaj komforto en la transportiloj. Ekzemple: En vagonaroj por longa distanco estas bezonata priservado per intermanĝo, kafo, refreŝigaj trinkaĵoj kaj aliaj, laŭ la decido de transportisto kaj komerca principo (eventuale laŭ la maniero de aviadiloj). Kiel ekzistas aŭtobusoj kun komfortindikaj steloj, tiel oni povas formi ankaŭ vagonojn - kompreneble pli altprezajn - laŭ tiaj steloj, konforme al internaciaj normoj.

La tria postulo estas plibonigo de la horaro por difinitaj specoj de transporto, strikte laŭ la supozataj deziroj de klientoj. Por la trajnoj ligantaj grandajn urbojn oni rekomendas grafik-ajojn por veturado laŭ egalaj tempointervaloj. Dezirinde estas havi pli da trajnoj kun malpli da vagonoj. Por trajnoj en proksimo de urbo estas plej grava la trafikofteco por transloki pasaĝerojn al laboro aŭ lernado.

La kvara postulo devas esti la zorgo de la administraj transportoficistoj, kune kun la urbaj registaroj, plibonigadi la transportajn ligojn inter la fina punkto de transportospeco kaj urba centro. Por la fervoja transporto tio estas la ligo de stacioj al la urbocentroj, plibonigo de antaŭstacidomaj areoj per park-ejoj kun facila alireblo al la stacidomo, ankaŭ plenigado de antaŭstacidomaj spacoj per diversspecaj restejoj kaj magazenoj, por ke ili estu tuttage vivoplenaj.

La kvina postulo povas esti la evoluigo de reklama agado laŭ transportospeco apartenanta al konforma firmao. Sed, por ke reklamo estu efika, ĝi devas turni la atenton de homoj al la prioritatoj kaj profitoj por la pasaĝeroj transportataj de tiu firmao.

La vojaĝanto poste povu diri: "Jes, plej bone estas veturi pere de ...".

Lige kun la bezono atingi gravan kvalitan plibonigon de la servoj, fervoĵaj entreprenoj en siaj negocplanoj difinu la amplekson de kontraktada segmento, en kiu ili agas, la servojn, kiujn ili proponas al siaj klientoj, kaj tiel same bezonatajn resursojn, investojn kaj financajn programojn.

Speciala priservado de nefacilmovaj personoj per fervoja transporto

Radoslav Miĥajlov (BG)

Javor Georgiev (BG)

Sano kaj laborkapablo de homoj estas elementoj de kompleksa kaj multaspekta sistemo de sociaj valoroj. Ilia provizora kaj longedaŭra perdo kaŭzas grandajn psikajn kaj ekonomiajn malutilojn de koncernaj homoj pro tio, ke invalideco limigas homajn eblojn teni sin kiel normala individuo. Perdo aŭ rompo de ekzistantaj sociaj ligoj kun koncernaj homoj ankaŭ alportas negativajojn.

En la landoj de okcidenta Eŭropo laŭ Norda Ameriko la sekurado de ebloj por partoprenado de invalidoj en diversaj sferoj de socia vivo estas prioritato por ŝtataj strukturoj kaj sociaj organizaĵoj. Celdirekta transporta politiko en tiuj landoj, kadre de ekzistanta politiko kaj ekonomiaj ebloj, estas kontentigi la transportajn bezonojn de nefacilmovaj civitanoj. Por efektiviĝi tiun politikon, la transporta infrastrukturo kaj la personaro de socia transporto adaptiĝas al necesaj kondiĉoj por komuna alireblo.

La transportaj bezonoj de nefacilmovaj personoj en nia lando ne estas plene kontentigitaj. La eblo de bulgaraj handikapitoj libere translokiĝi estas tre limigita.

Pro tio, ke la alto inter vagonoj kaj pasaĝerkajoj tre varias ĉe diversaj haltejoj, estas analizita nova servadsistemo, kiu estas utila por la invalidoj sidantaj en rulseĝo, kaj ankaŭ por la homoj nefacilmovaj. Tiu nova sistemo helpas la menciitajn personojn pli facile envagoniĝi, do venki diferencon en la niveloj. Tiu nova sistemo estas solvita per lifta aranĝo, nome veturigebla lifto. Ĝi estas malpeza kaj elasta konstruĉaĵo sur la bazo de simpla teknologio. La levomaŝinon oni regas permane.

Oni ankaŭ entreprenis:

- projektadon kaj modifon de ok pasaĝervagonoj el la stoko de BDĴ, cele al faciligo de translokado de handikapitoj,
- liveradon de veturigeblaj liftoj por sekurigi aliron al modifitaj vagonoj en la stacioj de elektitaj urboj.

La stacioj en elektitaj urboj (Sofija, Plovdiv, Varna, Burgas, Stara Zagora kaj Kardjali) estis inspektataj por serĉi kontentigajn irmanierojn al la pasaĝerkajoj. Certa parto de ili permesas al handikapitoj eliri el alvenintaj mikrobusoj ĝuste sur la pasaĝerkajo. En la centra stacio de Sofija, la aliro de handikapitoj per ŝtuparo aŭ lifto tute ne eblas. La tuneloj al la pasaĝerkajoj havas enirejon por varoj kaj poŝtaĵoj. Estas faritaj pluraj modifoj, ekzemple por ke mikrobusoj kun malalta tegmento povu enveturi kaj atingi partojn de pasaĝerkajoj. En aliaj haltejoj la iro al la kajoj sekure eblas per flankaj enirejoj.

La plibonigo de stacioj inkludas ankaŭ:

- prizorgon de instruita personaro, kapabla helpi nefacilmovajn homojn,
- sekurigon kaj decan ekipon de ĉambro por personaro kaj kiel akceptejo por handikapitaj pasaĝeroj (varia ekde medicina ekipo ĝis teo- kaj kafomaŝinoj kaj telefonaparato),
- anticipan eblon por rezervado de vojaĝbiletoj,
- instruadon de fervojpersonaro koncerne specialan rilaton al invalidoj kaj simile.

Tiuj plibonigoj al nefacilmovaj pasaĝeroj povos faciligi eniron, eliron kaj uzon de la stacidomoj kun la lokaj oficejoj kaj fervojservoj, sendepende, kiamaniere ili atingis la stacion.

La specifajn postulojn por kunordigi la lokajn oficejojn kaj fervojtransportajn servojn, oni plenumos plej bone per prizorgo de personaro, kiu helpas ĉiujn nefacilmovajn pasaĝerojn. Je dispono al tiu personaro devas esti ejo, kiu samtempe servas kiel akceptejo, atendejo kaj simile.

De la servadpersonaro oni postulas plenumadon de la sekvaj specifaj proceduroj:

- akceptadon de mendiloj,
- konfirmon de mendiloj,
- disponigon de informoj,
- sekurigon de rezervitaj lokoj kaj vojaĝbiletoj por la pasaĝeroj.

La tuta proceduro devas esti plenumata en la tago de la mendricevo. Se la mendilo estas ricevita malfrue, la plenumado okazu ĝis la dekdua horo sekvatage.

En la tago de veturo, persono de la stacia servo devas

renkonti la vojaĝanton, depende de lia deziro menciita en la mendilo.

La veturantoj, kiuj aperas sen anticipa informo, devas esti direktataj al la oficoatendejo.

BDĴ-EAD preparas la realigon de la projekto. Tiu servo startas per transporto de nefacilmovaj personoj je direkto Sofija - Burgas - Sofija per trajnparo NN 801/802. En tiuj trajnoj ekzistas renovigitaj vagonoj kun specialaj lokoj. En la unua etapo oni priservos nur rekte veturantajn pasaĝerojn de Sofija al Burgas kaj de Burgas al Sofija.

Fine oni devas menci, ke la invalidoj pretendas pli da servokvalito ol ordinaraj pasaĝeroj. Sekurigo de ebla kaj sufiĉa transporto tre helpas al invalidoj senti sin kiel ĉiuj normalaj homoj.

Estradperfektigo de fervoja vartransportado

Veska Trifonova (BG)

Tinka Rangelova (BG)

Petko Petkov (BG)

Darja Maneva (BG)

En la periodo 1990 - 2002 la landoj en centra kaj orienta Eŭropo, inkluzive de Bulgario, frontis kontraŭ granda provoko: transiro de plan-centrigita ekonomiko al la merkata. La situacio pli komplikiĝis pro la bezono de samtempa modernigo de la ekonomiko kaj ŝanĝo de la sociaj interrilatoj.

Regado de fervoja transporto en komplikaj cirkonstancoj de neegala konkurenco flanke de surŝosea transporto, de struktura reformo en la ekonomiko kaj de financa nestabileco, postulas novan merkataliron.

La estraro de BDĴ ĝustatempe aprezis la rolon kaj la signifon de merkato kiel novan gvidfilozofion kaj bezonatan adaptokondiĉon de fervoja transporto al la novaj merkatkondiĉoj. Utiligado de la bazaj merkaptoprincipoj en la regado de negoco estas garantio por sukcesa funkciado de BDĴ-firmao sur la transportmerkato, kaj por sekurigi ekonomiajn interesojn: rehavigo de la ekspluataj elspezoj kaj de certa gajnoprocenĵo.

La forta transportmerkata konkurenco devigis BDĴ pli grandskale konsideri la transportbezonojn de la klientoj kaj la preznivelejn de alternativaj transportoj. Tiu cirkonstanco postulas, ke la prezformado estu la baza kaj prioritata trajto de strategi-operacia regado de la kompanio.

Ĉiuj klopodoj de la fervoja transportisto BDĴ direktiĝas al la propono de parametroj de transportpriservoj, ke ili povu diferenci de la potencialaj konkurenivaloj, nome: garantiita livera limtempo, allogaj prezoj, sekureco, kapacito kaj alireblo.

La sukcesa aktivado de BDĴ en la transportmerkato dependas de la ellaboro de tielnomata Merkatika-Inforna Sistemo por Fervoja Vartransporto, por akumuli sufiĉan negocan informadon al klientoj kaj konkurencantoj de fervoja transporto, kaj por kontribui al akcepto de motivantaj gviddecidoj

sub la kondiĉoj de granda merkata neklareco.

Ŝlosila elemento en la aktivado de BDĴ-kompanio sub la novaj ekonomiaj kondiĉoj estas la plialtigo de konkurenckapablo de la fervojaj transportistoj per ofertado de alternativaj priservoj al la klientoj (produktistoj, aĉetantoj, komercistoj ktp).

Oni povas konkludi, ke la funkcio de la merkatsistemo kiel informa kaj esplora aktivado estas larĝe aplikata de BDĴ. Demando de la proksima estonto estas ĝia enpenetro en ĉiujn gvidaktivecojn de la firmao, kiel planadon, organizadon kaj kunordigadon, kontrolon kaj reguladon per specialigita strukturo kun altgradaj enkondukebloj.